

В июне 1904 г. активное участие в боях принимали все сотни 11-го Оренбургского казачьего полка. В этот период оренбуржцы производили разведку противника, охраняли штабы, и вели наблюдение за хунхузами. [9] 9 июля полк собрался вместе у Анпина и с Терско-Кубанским казачьим полком составил конницу Восточного отряда под начальством генерал-майора В.П.Грекова. [10] Однако о лихих конных атаках, которым учили в мирное время пришлось забыть. В основном приходилось действовать пешком. Сильно пересеченная гористая местность не давала возможности казакам проявить свои лучшие боевые качества.

Командование дивизии, учитывая опыт первых боев, принимает решение организовать с личным составом полков регулярные занятия в целях совершенствования их боевого мастерства, поддержания морального и физического состояния. Так в приказе по штабу Оренбургской казачьей дивизии от 23 июня 1904 г. за № 21 говорится об ежедневных занятиях с нижними чинами. "Занятия вести утренние с 7-и до 10-и часов строевые, а послеобеденные с 5-и до 6-и часов словестные, а при благоприятной погоде ежедневно производить купание людей и лошадей" [11]

В летних боях 1904 г. оренбуржцы показали присущие им высокие морально-боевые качества. Только с конца мая до 1 сентября за отличия в делах против японцев командующий Маньчжурской армии наградил большое количество оренбуржцев. Ордена получили только в 1-м Оренбургском казачьем полку есаулы Ф.Нелобин, В.Печенкин, В.Колачев, сотник В.Лобов, хорунжи И.Лосев, С.Алтанбашев и многие другие. [12] Для большинства это были первые, но не последние боевые награды за время войны.

1. Советская историческая энциклопедия. М., 1969. С.399.
2. РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.31413. Л.8-9.
3. Кобзов В.С. Уральская Варна. Челябинск, 1992. С.56.
4. Семенов В. Краткая хроника Оренбургского казачьего войска. Русско-японская война // Новое поколение. 1991. 7 дек.
5. Семенов В. Оренбургские казаки в русско-японской войне 1904-1905 гг. // Гостинный двор. Калуга. 1995. № 1. С.168-171.
6. Там же. С.172-173.
7. РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.31409. Л.25.
8. Семенов В. Оренбургские казаки... С.172-173.
9. РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.31410. Л.137
10. Там же. Л.13-14
11. Там же. Д.31409. Л.6-7
12. Там же. Д.31410. Л.23, 32-35, 42.

Д.В.ГАВРИЛОВ (Екатеринбург)

ТРАНСПОРТ ГОРНОЗАВОДСКОГО УРАЛА XVIII - НАЧАЛА XX ВЕКОВ: ПРОЦЕССЫ МОДЕРНИЗАЦИИ И РЕГИОНАЛИЗАЦИИ

На протяжении двух столетий, в XVIII и XIX вв., транспорт был наиболее слабым и уязвимым местом горнозаводского Урала. Отдалённость от морей, центра страны, других промышленных районов страны; оторванность и замкнутость края - затрудняли транспортировку продукции железодельательной промышленности на внутренний и внешний рынки, замедляли оборот капитала, удорожали себестоимость изде-

лий, отрицательно сказывались на социально-экономическом, технико-технологическом и культурном развитии региона.

Главными и почти единственными транспортными средствами края с начала XVIII в. до конца 70-х гг. XIX в. были водные пути и гужевой транспорт. Доставка заводской продукции в центральные районы страны осуществлялась посредством сплава по р. Чусовой, Каме, Белой, Уфе и Вятке. Около половины всех уральских горных заводов отправляли свою продукцию по Чусовой горной реке, с бешеной скоростью несущей весной свои воды по узкому извилистому руслу, на крутых поворотах реки суда нередко разбивались об отвесные громадные прибрежные скалы - "бойцы", а находившиеся на них грузы, часто вместе с людьми, шли ко дну. До постройки Уральской горнозаводской железной дороги по Чусовой ежегодно сплавлялось до 6-8 млн. пудов грузов, из них до 5 млн. пудов составляли металлы. [1] Все многочисленные внутризаводские, межзаводские перевозки, подвоз грузов к речным пристаням и т.п. производились гужевым транспортом.

Поскольку каждый горнозаводской округ представлял собой многоотраслевой, самостоятельный, замкнутый промышленный комплекс со своей сырьевой базой, экономически не связанный с другими горнозаводскими хозяйствами, Урал в экономическом плане выглядел в то время как пёстрая мозаика, конгломерат обособленных горнозаводских имений-латифундий, не связанных между собой транспортными системами.

Коренные перемены на транспорте начались в связи с успехами промышленной революции XIX века, промышленным переворотом в транспортных средствах, возникновением на Урале пароходного сообщения и железных дорог. В 1817 г. на Каме появился первый пароход, построенный на Пожевском заводе, с 1848 г. по этой реке началось постоянное пароходное сообщение. В 1858 г. пароходы по р. Белой дошли до Уфа, с 1870 г. там тоже было открыто регулярное пароходное сообщение. Число пароходов, курсирующих в бассейне Камы, быстро росло: в 1852 г. их было 11, в 1860 г. - 43, в 1869 г. - 142, в 1890 г. - 310. [2] Однако, большая часть грузов с горнозаводского Урала по-прежнему отправлялась сплавом до устья Камы, и лишь затем эти грузы вверх по Волге буксировались пароходами - до Нижнего Новгорода, Ярославля и Рыбинска, и по Мариинской и Тихвинской системам - до Петербурга.

После падения крепостного права стало очевидным, что отсталый, архаичный, примитивный транспорт не соответствует потребностям горнозаводской промышленности края. Известный горный деятель В.К.Рашет в 1861 г. писал: "Существующий ныне способ доставки заводских произведений к местам их назначения не современен и обременителен для заводов, составляет главнейшее препятствие к развитию горного промысла на Урале" [3] В 60-х гг. было разработано несколько проектов сооружения первой на Урале железной дороги, из которых выделялись два основных: один, выдвинутый В.К.Рашетом и поддерживаемый Горным департаментом, предлагал провести её по маршруту Пермь - Екатеринбург - Тюмень; второй, защищаемый хлеботорговцами и екатеринбургским купечеством, намечал проложить путь в направлении Сарапул - Оса - Екатеринбург - Тюмень. В 1870 г. междуведомственная комиссия Министерства путей сообщения и Горного департамента утвердила трассу будущей дороги, названной Горнозаводской, от Перми через Кушву и Нижний Тагил до Екатеринбурга, с ответвлением к Луньевским каменноугольным копям. [4]

В 1878 г. Горнозаводская железная дорога протяжённостью в 670 вёрст вступила в строй, но она не оправдала своего названия и возлагавшихся на неё надежд. Дорога имела малую пропускную способность, соединила между собой небольшое число

заводов, не была связана с общероссийской железнодорожной сетью - и поэтому не оказала заметного влияния на уральскую горнозаводскую промышленность. Экономическое значение дороги несколько возросло лишь после ввода в эксплуатацию в 1885 г. линии Екатеринбург - Тюмень, соединившей Волжско-Камский и Обь-Иртышский бассейны, после чего была переименована в Уральскую, а позднее стала называться Пермской железной дорогой. В 1876 г. была построена Самаро-Оренбургская железная дорога, связавшая Южный Урал со Средним Поволжьем и центральной Россией. С 1885 г. велось строительство Самаро-Златоустовской железной дороги, которая была доведена в 1888 г. до Уфы, в 1890 г. до Златоуста, в 1892 г. до Челябинска. [5]

К началу 90-х гг. Урал оказался пересечённым тремя параллельными, не связанными друг с другом, железнодорожными магистралями широтного направления, причём основная железная дорога горнозаводского района - Пермская, осталась по-прежнему не присоединённой к общероссийской железнодорожной сети.

Только в 1896 г. была построена линия Челябинск - Екатеринбург, связавшая Пермскую железную дорогу с Транссибирской магистралью и общероссийской железнодорожной сетью. Но и после этого, вплоть до 1906 г., когда была пущена линия Пермь - Вятка - Вологда, железнодорожное сообщение Среднего Урала и Прикамья с центром страны осуществлялось круглым путём, через Пермь - Нижний Тагил - Екатеринбург - Челябинск - Самару. Поскольку железнодорожные тарифы были высоки, даже в конце 90-х годов значительная часть грузов со Среднего Урала в 1898 г. более 2 млн. пудов, - по-прежнему отправлялась сплавом по р. Чусовой. [6]

На рубеже XIX-XX веков стало очевидным, что железнодорожная сеть, ввиду её слабого развития, недостаточной пропускной способности, нехватки подвижного состава, - не в состоянии удовлетворить даже элементарные, непритязательные потребности Уральской горнозаводской промышленности. По Пермской железной дороге тогда ежегодно перевозилось до 40 млн. пудов горнозаводских грузов, по Самаро-Златоустовской - 15 млн., итого - до 55 млн. пудов. Потребность же Урала в ежегодном передвижении горнозаводских грузов составляла 370 млн. пудов, в число которых входили: железная руда - 100 млн., дрова - 120 млн., древесный уголь - 60 млн., каменный уголь - 20 млн., черновые продукты - 20 млн., готовые металлы - 35 млн. пудов и т.п. [7] В перевозке горнозаводских грузов на долю железных дорог приходилось 14,8 %.

Из 13 казённых заводов к рельсовым путям были присоединены 6, из 84 частных заводов - 19. Всего при железной дороге находилось 25 заводов (из 97), в расстоянии от неё от 2 до 10 вёрст - 7, от 30 до 45 вёрст - 21 завод. Из числа заводов, находящихся в расстояниях от 45 до 100 вёрст, железными дорогами пользовались только 7. Многие заводы были удалены от рельсовых путей на 100-200 вёрст. Заводы Алапаевского округа находились от железных дорог на расстоянии от 15 до 120 вёрст, графа Строганова - от 18 до 144, Волжско-Вишерского округа - от 125 до 175, Белорецкого округа - от 109 до 212 вёрст. [8] На 1000 кв. вёрст площади на Урале имелось 2,4 версты железных дорог, на Юге России - 10 вёрст.

По данным на 1905 г., транспортная система Урала выглядела следующим образом: регион имел железнодорожных путей - 3568 вёрст, водных 11929, грунтовых почтовых - 15105, итого всех путей - 30602 версты. На грунтовые дороги приходилась половина всех путей - 49,3%, на водные - 39%, на железнодорожные - 11,7%. Длина железнодорожной сети составляла в Пермской губернии - 1505 вёрст, в Вятской - 825, в Уримской - 646, в Оренбургской - 592 версты. [9] Железнодорожная сеть была

явно недостаточной. "Ни одна область Европейской России, если не считать Крайнего Севера, - писали авторы книги "Россия: Полное географическое описание нашего отечества", - не обижена так железными путями, как Урал и Приуралье... Достаточно сказать, что в 16 (из 34) уездах нашего края обитатели, дожив до XX века, не слышали ещё свистка паровоза" [10]

Большинство уральских железных дорог было сооружено в конце XIX начале XX вв. За двадцать лет, с 1876 по 1895 г., на Урале была построена 1061 верста железных дорог, за десятилетие 1896-1905 гг. - 2507 вёрст. Из общего числа водных путей сплавных (для леса в плотках, барж, барок, коломенок и т.п.) было 7737 вёрст, судоходно-пароходных 4192 версты. Протяжённость водных путей составляла в Пермской губернии - 4917 вёрст, в Уфимской - 3484, в Вятской - 2773, в Оренбургской - 1112 вёрст. Основной грузооборот водных путей приходился на Каму - 45%, Белую - 17% и Вятку - 10%. В 1905 г. общий грузооборот железных дорог Урала определялся в 489 млн пудов, водных путей в 316,1 млн" [11]

Большая часть грузооборота приходилась на гужевой транспорт. Огромное количество грузов - миллионы пудов руды, древесного угля, дров, флюсов, готовых изделий и т.п. - перевозились к заводам, от завода к заводу, от заводов к пристаням и железнодорожным станциям гужевым способом. Ввиду того, что большинство заводов не имели полного цикла металлургического производства, полупродукт для переработки несколько раз перевозился с завода на завод. Так, Верхсысертский завод получал чугуны из Сысертского завода за 7 вёрст и Северского - за 47 вёрст; чугуны Ревдинского завода перевозились на Мариинский завод за 23 версты и Бисертский - за 75 вёрст. Нижнеисетский завод получая чугуны из Каменского завода за 100 вёрст; Серебрянский - из Кушвинского, Баранчинского и Верхнетурина - за 60-70 вёрст; Артинский - из Саткинского за 180 вёрст. [12] Чугуны Нейворудянского завода перевозились гужом на Верхисетский завод, оттуда, переработанный в слитки, доставлялся на Верхнетагильский завод, где его прокатывали в листовую болванку, а затем для окончательной обработки в листовое железо везли на Верхнейвинский завод. [13]

Гужевые перевозки совершались в основном в зимнее время, так как осенью и весной грунтовые дороги на Урале становились непроезжими. Это создавало большое напряжение в хозяйственной деятельности заводов, так как в течение пяти с половиной зимних месяцев нужно было перевезти всю годовую массу грузов многие сотни миллионов пудов, делало невозможным быстрое осуществление хозяйственных операций, гужевые перевозки, занимавшие огромное количество людской и конской рабочей силы, значительно удорожали стоимость продукции. На некоторых заводах стоимость гужевых перевозок составляла до половины себестоимости чугуна.

Следующий этап активного железнодорожного строительства пришелся на период промышленного подъёма 1909-1914 гг. и Первой мировой войны. В 1906-1914 гг. на Урале было построено или начато строительство 3160 вёрст железных дорог. Наибольшее значение для горнозаводской промышленности региона имели железные дороги: Западно-Уральская (Лысьва Дружинино Бердяуш), длиной в 350 вёрст (построена в 1913-1916 гг.); Северо-Восточная, или Тзвдинская (Екатеринбург - Егорцино Ирбит Тавда), длиной в 212 верст (построена в 1911-1914 гг.); Нижний Тагил Нижняя Салда - Алапаевск Егоршино - Богданович, длиной в 245 вёрст; Гороблагодатская Надеждинск - Богословский завод (230 вёрст); Пермь - Кунгур - Екатеринбург, длиной в 356 вёрст (пущена в 1909 г.); Казань Красноуфимск Екатеринбург, длиной в 700 вёрст (строительство завершено в 1917 г.)

После сооружения этих дорог, общая протяженность уральской железнодорожной сети увеличилась до 17 тыс. верст, на Урале оказались четыре магистрали широтного направления и три магистрали меридианального направления, которые составили основу, остов образованной ими общеуральской железнодорожной сети, органически включенной в общероссийскую систему железных дорог. (Созданная в те годы уральская сеть железных дорог сохранилась без серьезных изменений до наших дней). Общеуральская железнодорожная сеть позволила перемещать внутри региона миллионнотонновые массы руды, каменного угля и т.п. горнозаводских грузов, образовала рынок промышленного сырья и топлива, способствовала развитию внутрирегиональных экономических связей, положив начало формированию Урала в единый экономогеографический регион, содействовала регионализации в крае социально-экономических, политических и социокультурных процессов.

Междуведомственное совещание 1913 г. высказалось за дальнейшее расширение на Урале сети железных дорог, постройку новых магистралей и подъездных путей. Проектировалось строительство железных дорог Уфа - Оренбург, Орск - Бердяуш, Усолье - Соликамск - Чердынь - Ухта и грандиозной Обь-Урало-Беломорской железной дороги протяженностью в 1280 вёрст, которая должна была пройти по маршруту Архангельск - Ухта - с.Троицко-Печёрское - Надеждинский завод - с.Чемашевское на р.Обь. [15] (Ни один из этих проектов до настоящего времени не осуществлён).

Создание на Урале сети железных дорог привело к тому, что соотношение различных видов транспорта резко изменилось в пользу железнодорожных путей. Основная масса горнозаводских грузов перешла на железнодорожные линии, как магистральные, так и подъездные и узкоколейные. Крупными железнодорожными узлами Урала стали города и горнозаводские центры - Екатеринбург, Пермь, Уфа, Челябинск и др. Транспортная система Урала приобрела более современный, более модернизированный, индустриальный вид.

1. Лохтин Б.М. Сплав по реке Чусовой горнозаводских караванов. Одесса, 1886; Яцунский В.К. География рынка железа в дореформенной России // Вопросы географии. М., 1960. Сб.50. С.119-121.
2. Сутырин Б.А. Транспорт Урала в период промышленного переворота. 1840-1880 гг. // Вопросы истории Урала. Свердловск, 1970. Сб.10. С.81, 87
3. Рашет В.К. Уральская железная дорога // Пермские губернские ведомости. 1861. 24 нояб. № 47.
4. Мильман Э.М. История первой железнодорожной магистрали Урала (70-90-е годы XIX в.). Пермь., 1975.
5. История Урала в период капитализма. М., 1990. С.87
6. Сплав Чусовских караванов в 1898 г. // Уральское горное обозрение. Екатеринбург., 1898. № 21. С.5.
7. Рагозин Е.И. Железо и уголь на Урале. Спб. 1902. С.15.
8. Там же. С.13-14, 144; Митинский А.Н. Горнозаводский Урал. Спб., 1909. С.88, 89.
9. Россия. Полное географическое описание нашего отечества / Под ред. В.П.Семёнова-Тянь-Шанского. Спб., 1914. Т.V Урал и Приуралье. С.359, 360.
10. Там же. С.356-357.
11. Там же. С.350, 351, 359.
12. Матвеев А.П. Уральские металлы 1897 года. Спб., 1898. С.63-66.
13. Озеров И.Х. Горные заводы Урала. М., 1910. С.6.
14. Сигов С.П. Очерки по истории горнозаводской промышленности Урала. Свердловск, 1936. С.149.
15. Вяткин М.П. Горнозаводский Урал в 1900-1917 гг. М.-Л., 1965. С.249-253.